

Einfluss des Baus der Eisenbahnlinie nach Lhasa auf Tibet und seine Tourismusentwicklung

Adler, Ulrike

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
GESIS - Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Adler, U. (2008). Einfluss des Baus der Eisenbahnlinie nach Lhasa auf Tibet und seine Tourismusentwicklung. *Sozialwissenschaftlicher Fachinformationsdienst soFid*, Freizeit - Sport - Tourismus 2008/2, 9-17. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-201827>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Einfluss des Baus der Eisenbahnlinie nach Lhasa auf Tibet und seine Tourismusedwicklung

Ulrike Adler

„Es fahren wieder Reisegruppen nach Lhasa. Damit sind die Reisebedingungen im Autonomen Gebiet Tibet, die nach den Sabotageakten vom 14. März eingeschränkt worden waren, wieder normalisiert worden.“ schreibt Pai Brunsch am 18.6.08 auf einer Seite von „chinapur“ im Internet zur Peking-Lhasa-Bahn. Damit wird eingeräumt, dass es Reisebeschränkungen und einen Ausnahmezustand in Tibet gab und welcher wichtiger Wirtschaftsfaktor der Tourismus zugleich ist. Ob die gravierenden Unruhen in Tibet um den 10. März 2008 herum nur von außen gesteuerte böse Agitation Einzelner waren, wie Offizielle gern glauben machen, oder ob schwerwiegende Unzufriedenheit unter den Tibetern herrscht, die nur oberflächlich durch massiven Sicherheitskräfteeinsatz und Repression gedeckelt ist, darüber gibt es – je nach Informationslage und Überzeugung unterschiedliche Meinungen. Ziel dieses Artikels ist es, den Einfluss des Tourismus als Faktor auf die Entwicklung der tibetischen Gesellschaft zu untersuchen und zu bewerten. Dabei sind Fakten wie Investitionen, Gütertransport, Import, Export, Beschäftigung, Tourismus, Bevölkerungswachstum, Pro-Kopf-Einkommen, Inflation, Erziehungs- und Gesundheitswesen, Landverbrauch und Verstädterung zu berücksichtigen, aber auch weiche Faktoren wie Bevölkerungszusammensetzung, Sprachgebrauch, kulturelle Überfremdung, Umsiedlung, subjektive Bewertung und Empfinden.

1 Erschließung Tibets durch die neue Bahn

Im 20. Jahrhundert setzten die unterschiedlichen Herrschaftsregime Chinas die Eisenbahn gezielt ein, um die weitläufigen Territorien, die ihrer Kontrolle unterstanden, zu kolonisieren - dazu gehörten z.B. Ost-Turkistan und die Innere Mongolei. Und als Kolonialisierung empfindet die tibetische Exilregierung den Bau der Eisenbahn nach Lhasa (DIIR 2008). Die Eisenbahn brachte und bringt - damals in die Mongolei wie heute nach Tibet - einen Strom von Siedlern in die Regionen und bildet damit das Rückgrat für die politische und militärische Kontrolle. Die Erschließung des weiten Westens ist für die Chinesen ein alter Traum, den Mao bereits bald nach der Machtübernahme 1949 als Ziel übernahm (CIIC 23. Juni 2006). Als Tibet 1949/50 von der Volksrepublik China annektiert wurde, forderte die Führung der Kommunistischen Partei zunächst eine Eisenbahnlinie, um die „Volksbefreiungsarmee“ und die chinesischen Siedler mit Vorräten zu versorgen. Genau wie ihre kaiserlichen und republikanischen Vorgänger machte die Volksrepublik den Eisenbahnbau zum Schlüsselement der territorialen Eingliederung.

1958 wurde der erste Teil der Strecke von Xining nach Golmud begonnen. Allerdings zog sich die Fertigstellung länger hin, da durch Naturkatastrophen und Hungersnöte die wirtschaftliche Lage Chinas desolat war und der Bau zurückgestellt wurde. 1979 wurde die Strecke Xining-Golmud überwiegend durch Gefangene fertig gestellt. Sie diente zunächst nur für die Versorgung der chinesischen Armee. Erst 1984 wurde die Strecke Xining-Golmud für den allgemeinen Bahnverkehr freigegeben. Die Fortsetzung der Bahnlinie nach Lhasa wurde bereits 1994 projektiert, jedoch erst 2000 konkret in Planung gegeben. 2001 wurde sie begonnen – genau 50 Jahre nach der Okkupation Tibets, und dann in 5 Jahren fertig gestellt. Von Golmud ausgehend wurde die Strecke an etlichen Stellen gleichzeitig gebaut. Über bereits fertig gestellte Teilstrecken erfolgte der Transport der Rohmaterialien. Früher als geplant nahm die Lhasa-Bahn am 1. Juli 2006 den Betrieb auf,

propagandistisch gut begleitet. Allerdings setzt sie auch neue technische Maßstäbe: Mit einem Scheitelpunkt von 5.072 Metern ist sie die höchstgelegene Bahnstrecke der Erde. An ihr liegt ebenfalls der höchstgelegene Bahnhof der Welt, Tanggula, auf 5.068 m Höhe. Auf rund der Hälfte der Strecke musste die Bahn auf Dauerfrostboden gebaut werden, so dass es 30 km Tunnel und 286 Brücken gibt. Die besonders schwierigen klimatischen Bedingungen des Permafrosts mit Bewegung der Erde durch Antauen sowie 200 Tage Minustemperaturen, mit 100 Tagen Sturm, darunter Sandstürme und mitunter Erdbeben erschwerten Bau und Wartung der Strecke. Der Sauerstoffmangel durch die Höhe fordert den Lokomotiven rund die doppelte Leistung ab. Die Ausstattung der 441 Personenzüge ist ähnlich wie bei Passagierflugzeugen mit Druckausgleich, Isolierung, Sauerstoffversorgung über die Klimaanlage und Sauerstoffmasken, medizinischer Versorgung, gepflegten Mahlzeiten, Schlafwagen mit Betten, Vakuum-Toilettensystem mit zentraler Sammlung und Entsorgung von Abfall und Abwasser.

Zwei Eisenbahn-Knotenpunkte sind in Golmud und Lhasa ausgebaut, dazwischen 8 Bahnhöfe. „Lhasa ist nur ein Anfang. Eine Strecke nach Shigatse und Linzhi ist geplant. Von dort aus soll es noch weiter gehen. Als nächstes ist eine Eisenbahnstrecke bis zum Grenzposten Yadong an der indischen Grenze vorgesehen. Und dann werde es endlich zum Warenaustausch mit Indien und der Volksrepublik China eine Eisenbahnstrecke geben. Die chinesische Regierung plant eben langfristig.“ So die F.A.Z. vom 14.11.2005 (Kolonko, Nr. 265 / Seite 3).

Ein guter Indikator für die fortschreitende Erschließung dieses abgelegenen Gebiets, durch das die Bahnlinie führt, ist ein Vergleich der Reisezeiten. So dauert die Reise von Xining nach Lhasa mit der Bahn 26 Stunden bei nur wenigen kurzen Aufenthalten. Vor Fertigstellung der Bahn fuhren die LKW auf der alten Straße parallel zur Bahnlinie diese Strecke in 3 bis 4 Tagen, ebenso die Busse. 1939 benötigte der Dalai Lama mit seinem Gefolge für etwa diese Strecke 3 Monate und 13 Tage, unterbrochen allerdings von vielen Würdigungen und Besuchen. Schon anhand dieser Zeitverkürzung kann man sich vorstellen, welchen gewaltigen Einfluss der Bau der Bahnstrecke auf den Waren- und Personentransport von und nach Tibet hat.

Ganz sicher fällt der Bau der Tibetbahn unter die Kategorie „eine der letzten großen Pioniertaten“. Eine Begeisterung, die der Tourist zunächst teilt, wenn er mit dieser Bahn komfortabel durch menschenleere Einsamkeit und großartige Hochlandschaft geleitet wird. Doch ist diese Begeisterung angebracht? Inzwischen gibt es viele gegenteilige Meinungen und unterschiedlichen Erfahrungen. „Go west“, die Erschließung „leerer“ Gebiete im Sinne von Ausbeutung und Kolonialisierung, ist auch hier die Antriebskraft und „Zivilisierung“ im Sinne von Überstülpen der eigenen – chinesischen – Lebenswelt die Folge.

2 Struktur Tibets

Das traditionelle Tibet war ein dünn besiedelter Agrarstaat. Dies hat sich im Verlauf der letzten 50 Jahre stark verändert und verändert sich weiter. Verstreut in Veröffentlichungen, amtlichen und inoffiziellen, gedruckt oder im Internet, gibt es Aussagen und Daten, die in der Regel nicht zueinander stimmig sind. Auch die amtlichen Daten widersprechen sich mitunter: es ist bekannt, dass die Provinzregierungen ihre Daten „schönen“ gemäß der Tradition des sozialistischen Berichtswesens. Dieses Dilemma löst Fischer für seine Untersuchung über „State Growth and Social Exclusion in Tibet“ pragmatisch: Er stützt sich auf die offiziellen Daten des National Bureau of Statistics (NBS) der Volksrepublik China, denn die Veränderungen beim Volkseinkommen, Preisen, Staatsausgaben, Bildungsinvestitionen u.ä. können auf dieser Datenlage grundsätzlich erkannt werden.

(Fischer 2005 S. 8). Aktuelle Daten seit Inbetriebnahme der Bahnlinie finden sich im Internet, zu meist von offizieller Seite.

Aussagen der chinesischen Behörden oder offizielle Statistiken zu „Tibet“ beziehen sich immer auf die „TAR“, die „Tibetische Autonome Region“, wie sie genannt wird. Das historische Tibet umfasste ein fast doppelt so großes Gebiet. Teile davon, fruchtbare Gebiete im Osten und Nordosten, wurden bei der Annexion Tibets und seiner Reorganisation benachbarten Provinzen einverleibt. Das zeigt sich noch heute bei der regionalen Verteilung der tibetischen Bevölkerung: so sind nur knapp die Hälfte in der TAR ansässig. Die hier vorgelegten Daten beziehen sich nur auf die TAR. Für 2000 wird die offizielle Zahl der Chinesen in der TAR mit 160.000 von insgesamt 2,62 Mio. Einwohnern angegeben, was aber nicht der Realität entsprechen dürfte. Allein in Lhasa sollen 300 000 Einwohner leben, davon höchstens 100 000 Tibeter (DIIR 2007). Den Vorrang der Chinesen kann man in und entlang der Bahn in Augenschein nehmen: Die Ausschilderung auf den Bahnhöfen wie in den Waggons ist zunächst und groß in Chinesisch, danach in Tibetisch und Englisch. Entlang der Strecke gibt es viele große Schriftparolen, auch hier wieder vorrangig auf Chinesisch, fast keine englischen und wenige tibetische Propagandaparolen.

3 Wirtschaftsentwicklung in Tibet (TAR)

3.1 Wirtschaftssituation

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) von Tibet betrug im Jahr 2004 insgesamt 21,15 Milliarden Yuan, was ein Plus von 12,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr war. Das Bruttoinlandsprodukt gibt den Gesamtwert aller Waren und Dienstleistungen einer Volkswirtschaft innerhalb eines Jahres an. Ein Euro entspricht 10 Yuan.

Der tertiäre Sektor, der alle Dienstleistungen einschließlich öffentliche Haushalte und Tourismus ausweist, hatte in Tibet im Jahr 2004 daran einen Anteil von über der Hälfte (52%) mit einer Steigerung von fast 13 % gegenüber dem Vorjahr. Der Primärsektor, der vor allem die landwirtschaftliche Produktion umfasst, hatte einen Anteil von 20 % (4,3 Mrd. Yuan) bei einer Steigerung von 5%. Der Produktionswert der Landwirtschaft betrug 2,66 Milliarden Yuan mit einer vergleichsweise geringen Zunahme von 2,0 Prozent (CIIC 2004).

Bei einem Bruttoinlandsprodukt für 2004 von 21,15 Milliarden Yuan betrug der Wertzuwachs des Primärsektors 4,33 Milliarden Yuan, ein Plus von 4,9 Prozent gegenüber 2003. Der Sekundärsektor, der das produzierende Gewerbe umfasst, stieg auf 5,76 Milliarden Yuan um 17,4 Prozent und der Tertiärsektor auf 11,06 Milliarden Yuan um 12,8 Prozent. Im Jahr 2004 betrugen die gesamten Finanzeinnahmen des Staates 1,20 Milliarden Yuan, eine Zunahme um 19,5 Prozent gegenüber 2003. Die Finanzausgaben betrugen 13,61 Milliarden Yuan, eine Zunahme um 16,8 Prozent (CIIC 2004). Sie sind damit rund das Zehnfache der Einnahmen, was zeigt, wie stark China diese Provinz finanziert. Die Aufteilung der Staatsausgaben in der TAR ist sehr ungleich und unterscheidet sich erheblich von der für Gesamtchina. So geht im Jahr 2002 ein Drittel aller Staatsausgaben in der TAR in den Baubereich, in Gesamtchina sind es dagegen 13 %. Die Verwaltungsausgaben haben in Tibet einen Anteil von 13 %, während sie in China insgesamt bei 9 % liegen. Dagegen beträgt der Anteil der Ausgaben für Erziehung mit 8 % nur die Hälfte von China. Daran erkennt man deutlich, dass die staatliche finanzielle Unterstützung vor allem in Großprojekte zum Ausbau der Infrastruktur, zu dieser Zeit insbesondere in den Bahnbau fließt. Um diese Zahlen auf den Punkt zu bringen: 80 % der Tibeter leben im ländlichen Bereich und damit von der Landwirtschaft, die

jedoch nicht viel mehr als 10% des BIP erwirtschaftet. Auch hier zeigt sich, dass die wirtschaftliche Prosperität an der Mehrheit der Tibeter vorbei geht.

3.2 Beschäftigung und Einkommen

Ende 2004 betrug die Gesamtzahl der Berufstätigen 1,37 Millionen bei einer Gesamtbevölkerung in der TAR von 2,74 Mio., 45.500 mehr als Ende 2003. Für den Bau der Bahn sowie die technische Unterstützung der Strecke mit Strom, Telefon etc. wurden nach chinesischen Regierungsquellen für die Dauer des Bahnbaus permanent 67.000 chinesische Fachkräfte sowie saisonal 16.000 lokale Hilfskräfte beschäftigt (ICT 2003). Wenn überhaupt, so sind einheimische tibetische Arbeitskräfte nur saisonal, also kurzzeitig eingesetzt worden, und hier wiederum überwiegend als unausgebildete Hilfskräfte mit niedrigem Lohn. Aufgrund der Chinaweiten Vergabe der Aufträge an Konsortien dürften die technisch anspruchsvollen Bauarbeiten der Großprojekte weitgehend von eingewanderten Han-Chinesen durchgeführt worden sein. Hier spielen Ausbildung, Erfahrung aber auch Beziehungen und Vertrautheit mit chinesischem Geschäftsgebaren und Arbeitsgepflogenheiten eine entscheidende Rolle für die Auswahl von Arbeitskräften. Außerdem führt die Trasse weitgehend durch fast unbewohntes Hochland. So kann man davon ausgehen, dass die gewaltige Investitionssumme für den Bahnbau weitgehend außerhalb Tibets angekommen ist, auch wenn offizielle chinesische Berichte gern einen tibetischen Bauarbeiter zitieren, der stolz auf seinen Lohn beim Bahnbau ist. Dreimal so viel wie zu Hause im Nordosten Chinas verdient ein Taxifahrer in Lhasa, wie er dem Reporter Zhou von China Daily erzählte, und hat damit 3.000 Yuan im Monat. Ein für Chinesen stolzes Einkommen, das ihn Widrigkeiten wie die Höhe oder Heimweh ertragen lässt. (Zhou 2007).

Dies ist ein Beispiel dafür, was auch alle (westlichen) Berichte oder Untersuchungen bestätigen, dass die in Tibet erwirtschafteten Profite weitgehend chinesischen Geldgebern bzw. den im Dienstleistungsbereich oder der Bauwirtschaft tätigen chinesischen Einwanderern zugute kommen. Das kann auch der Besucher leicht erkennen, wenn er durch die Einkaufsstrassen Lhasas geht oder vom Potala aus die weiten chinesisch bewohnten Neubaugebiete sieht. Für das Jahr 2004 wird vom China Internet Information Center (CIIC 2005) ein verfügbares Pro-Kopf-Einkommen für die städtische Bevölkerung Tibets von 8.058 Yuan pro Jahr angegeben. Damit hat die TAR im Vergleich zu den anderen westlichen Provinzen ein relativ hohes Pro-Kopf-Einkommen erzielt. Allerdings lebt der überwiegende Teil der Tibeter in den ländlichen Gebieten und weit weg von der Erzielung solcher Durchschnittseinkommen. Hier erklären die Zahlen von Fischer (2005, S. 107) die Situation der Tibeter besser, wonach 1999 24,5% der ländlichen Bevölkerung unter der absoluten Armutslinie von 865 Yuan liegt, während dies in Gesamtchina nur 9 % sind.

3.3 Kosten des Bahnbaus und Bedeutung für Güter- und Personentransport

Umgerechnet 3,3 Milliarden Euro lässt sich Peking den Bau dieser Bahn kosten, eine gewaltige Summe für die Anbindung einer dünn bevölkerten Provinz. Damit kostet die Bahn mehr, als China in 50 Jahren für Krankenhäuser und Schulen in Tibet ausgegeben hat, wie die F.A.Z. am 14.11.2005 feststellte. Mit dieser gewaltigen Summe erklärt sich auch der hohe prozentuale Anteil der Staatsausgaben, der in der TAR für 2003 (2001) mit 41% (33%) weit über dem Durchschnitt für ganz China mit 11% (12,5%) liegt (ICT 2003).

Die ursprüngliche Finanzplanung ging von Baukosten von 14 Mrd. Yuan aus, also rund der Hälfte. Die Finanzierung wurde ausschließlich durch China aufgebracht. Auch wenn mit Prognosezahlen über zukünftige Einnahmen und damit Rentabilität der Bahn jongliert wird, so hat diese gewaltige Staatsinvestition vorwiegend politische Gründe wie die Verfestigung der Annexion Tibets und Besiedlung mit Chinesen. Wichtiger als die wirtschaftliche Ausbeute ist die Kapazitätsvervielfachung für Militär- und Gütertransport und damit die endgültige, gesicherte Vereinnahmung Tibets in die Volksrepublik China. "Some people advised me not to go ahead with this project because it is not commercially viable. I said this is a political decision." So gibt selbst der Präsident Jiang Zemin politische Gründe zu (*New York Times*, August 10, 2001). Truppentransporte und Truppenversorgung gehen mit der neuen Bahn schneller und sind in weit höheren Mengen durchzuführen. Zahlen hierzu gibt es allerdings offiziell nicht, sie sind vermutlich auch nicht in den Statistiken zu den Transportleistungen enthalten. So nennt die Tibet Initiative Deutschland in ihrem Rundbrief vom Juni 2008 die Zahl von 20.000 Soldaten, die am 15. März 2008 die Stadtgrenze nach Lhasa überquerten.

Wie die offizielle Nachrichtenagentur Xinhua am 25. Januar 2007 bekannt gab, haben beim chinesischen Staat angestellte Geologen entlang der neuen Qinghai-Tibet-Eisenbahnlinie ausgedehnte Vorkommen an Kupfer, Eisen, Blei und Zink entdeckt. Die Kupferlagerstätte im tibetischen Qulong verfügt erwiesenermaßen über mindestens 7,89 Mio. Tonnen Reserven, womit sie die zweitgrößte Kupfermine in China ist. Diese Nachricht bestätigt die Befürchtung zahlreiche Tibeter, dass China die Eisenbahn dazu benutzen wird, um Tibet auszurauben und seinen enormen Reichtum an Bodenschätzen abzutransportieren, wie die Internationale Gesellschaft für Menschenrechte (IGFM) in ihrem Beitrag „Chinas neue Bahn trägt zur Plünderung Tibets bei“ vermutet (Thierack 2006).

Die nachfolgenden Daten bieten eine gewisse Vorstellung über die Entwicklung von Transportkapazitäten von und nach Tibet. Sie stammen aus unterschiedlichen Quellen, ab dem 1.7.2006 sind Transportkapazitäten mit der Tibetbahn enthalten. So wurden 2004, also noch vor Fertigstellung der Tibetbahn, 3,39 Mio. Personen transportiert, was ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 4,2% entspricht (CIIC 2004). Im Jahr 2007 fuhren dabei 779.000 Passagiere mit der Bahn nach Lhasa, während 808.000 weg fuhren. Das brachte insgesamt 340 Mio. Yuan ein (CTI 2008). Allerdings überrascht dabei, dass mehr Passagiere von Lhasa abfuhren, als ankamen. Die Bahnreisenden setzen sich zusammen aus rund 40 % Touristen und 30 % Geschäftsleuten, den Rest stellen Studenten, Wanderarbeiter, Händler sowie Menschen, die ihre Verwandten in Tibet besucht haben (CIIC 2004). Die Zuordnung als Tourist wird für Ausländer und chinesische Touristen verwendet.

Interessant sind Daten des China Tibet Informationcenter (CTI 2008) über die unterschiedlichen Waren- und Personenströme. So hat Lhasa 4 bis 5 mal so viele Güter mit dem Zug erhalten (562.000 t), wie exportiert wurden (118.000 t). Damit erbrachte allein die Bahn Einnahmen von insgesamt 372 Mio. Yuan im Jahr 2007, was kaum mehr als ein Prozent der Baukosten ist. Zu den Waren, die Tibet in wachsendem Umfang in Chinas Provinzen exportiert, gehören in großem Umfang landwirtschaftliche Produkte wie Milchprodukte, Yakfleisch, Bier, Mineralwasser, und tibetische Medizin oder Grundstoffe wie Kräuter, und Pilze. Im Jahr 2004 erreichte das gesamte Import und Exportvolumen 223,55 Millionen US-Dollar, ein Plus von 38,7 Prozent gegenüber 2003 (CIIC 2004).

4 Tourismusentwicklung und Folgen

„Im Juli und August 2006 war Tibet Gastgeber für 913.000 in- und ausländische Touristen und nahm 942 Millionen Yuan ein. Die durchschnittliche Belegungsrate der Hotels lag in den vergangenen zwei Monaten bei 83,7 Prozent. Der Verkauf an Getränken und Nahrungsmitteln stieg im selben Zeitraum um 55,7 Prozent auf 127 Millionen Yuan“ (Xinhua-Press Agency, 11. Oktober 2006). Die tibetische Exilregierung mutmaßt, dass die für 2007 geschätzten 4 Millionen Besucher für Lhasa und die Provinz Tibet starken Einfluss auf die Bevölkerung nehmen werden (DIIR 2007). Wachstumsprognosen sprechen von jährlich 20% Wachstum bei in- und ausländischen Tibet-Reisenden in der Periode vor dem Bahnbau, die durch die neue Bahnverbindung auf 30 % steigt.

Die Tourismuseinnahmen für Tibet werden vom China Internet Information Center (CIIC) für das Jahr 2006 mit 2,8 Milliarden Yuan (281 Millionen Euro) geschätzt, einem Zuwachs von über 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr (CIIC 2006). Für das Jahr 2010 wird mit 6 Millionen Touristen für Lhasa, einer Stadt von rund 400.000 Einwohnern, gerechnet. Schon für 2003 gab es Klagen über eine starke Inflation der Preise, die vom CIIC mit 2,7 Prozent angegeben wird. Alle (westlichen) Berichte oder Untersuchungen sagen, dass die Profite den chinesischen Geldgebern bzw. den im Dienstleistungsbereich oder der Bauwirtschaft tätigen chinesischen Einwanderern zugute kommen. Auch Großprojekte wie der Eisenbahnbau oder die im Anschluss geplanten Staudammprojekte tragen nicht zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Tibeter bei, die überwiegend in der Landwirtschaft tätig sind und bei Bauprojekten lediglich als einfache Wanderarbeiter ungesichert und nur befristet geringe Verdienstmöglichkeiten bekommen. Zumal die kurze Wirtschaftsspritze verpufft, wenn sich keine Folgeaufträge anschließen – ein Problem, das China auch in anderen Regionen hat und zu einem zunehmenden Problem durch arbeitslose Wanderarbeiter in Großdimensionen führt. Dagegen profitieren die Investoren und technische Konsortien aus allen Gegenden Chinas von den teilweise staatlich garantierten Profiten (Fischer 2005, S. 161 + 77).

Trotz des wirtschaftlichen Wachstum verstärken sich Armut und Ungleichheit nicht nur in den ländlichen Gebieten Tibets, sondern auch in den Städten, obwohl die Wirtschaftsentwicklung in neuen Wirtschaftszweigen wie Bergbau oder Tourismus boomt. Der Grund dafür liegt darin, dass die Einnahmen nicht bei den Tibetern, sondern vor allem bei chinesischen Einwanderern entstehen. Zwar zeigen die öffentlichen Zahlen eine Abnahme der Armut in der TAR und entsprechen damit in etwa der Gesamtentwicklung in China, dabei wird aber die Spreizung der Einkommen nicht berücksichtigt. Das Anwachsen gilt für die Einkommen in Städten Tibets, ja hier liegt das durchschnittliche Einkommen sogar über dem chinesischen Durchschnitt. Aber auch hier gibt es wiederum eine Marginalisierung der städtischen Tibeter gegenüber den Chinesen im Mittelstand. Insbesondere höhere Einkommen der aufsteigenden tibetischen Mittelklasse halten mit dem allgemeinen Anstieg der oberen Einkommen nicht mit, wo der Zugang zu Staatsdiensten oder ähnlichen Beschäftigungsverhältnissen gute chinesischsprachige Ausbildung verlangt und daher zunehmend die Tibeter – nicht nur die Ungelernten, Analphabeten, sondern eben auch die zahlenmäßig geringere gebildete tibetische Mittelschicht - benachteiligt (Fischer 2005 S. 115).

Neben den schlechteren Beschäftigungschancen in der Stadt und geringsten Einkommen der Landbevölkerung verschlechtert die nicht zuletzt auch durch den Tourismus beflügelte Inflation die Situation der Tibeter. Der steigende Landverbrauch durch starken Ausbau der Städte verstärkt die Situation: Lhasas Bevölkerung wächst gemäß der Prognose des 5-Jahresplanes für 2001-2005 um 30% und vervierfacht sein Stadtgebiet (ICT 2003). Langfristige Umweltbelastungen sind ein weiterer negativer Effekt des starken Tourismus, die auch der Bau einer Abwasseranlage in Lhasa, ab Januar 2007 fertig, nicht ausgleichen kann.

Die Exilregierung nennt in einer Veröffentlichung für das Jahr 2006 die Zahl von rund 2,45 Mio. Touristen, die die TAR besuchten (DIIR 2008). Damit hatte sich der Touristenstrom gegenüber dem Vorjahr, das noch ohne Bahnreisende war, um 36 % erhöht. Die Zahl schnellte auf 4 Mio. Touristen für das Jahr 2007, dem ersten Jahr mit vollem Bahnbetrieb, hoch. Tourismus wird als die „Wirtschaftssäule Tibets“ angesehen, ohne darüber nach zu denken, wie viele Touristen, wie viel Wirtschaftswachstum mehr eine solche dünn besiedelte Region und fragile Natur noch vertragen kann. Den 4 Millionen Touristen stehen offizielle 2,62 Millionen Einwohner in der TAR gegenüber.

5 Gegenstrategien zur Marginalisierung der Tibeter

Tibet ist einem großen Veränderungsdruck ausgesetzt, der sich durch den Bau der Bahnlinie wesentlich verstärkt hat. Das derzeitige Wirtschaftswachstum in Tibet ist beachtlich. Es basiert zu einem nicht zu unterschätzendem Teil auf dem Bau der Eisenbahnlinie. Allerdings ist bei den Tibetern selbst kaum etwas von der Prosperität angekommen. Stattdessen erkennen sie, dass sie ausgegrenzt werden von Zukunftschancen, dass sich ihre Situation durch den wachsenden chinesischen Einfluss wie auch die Inflation verschlechtert. Der Bau der Tibetbahn erhöht die Ausbeutung der tibetischen Ressourcen, ohne die Wirtschaftssituation der Tibeter zu verbessern. Gleichzeitig verstärkt der Zugang von chinesischem Kapital und Siedlern den chinesischen Einfluss auf Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur. Im Vergleich dazu ist der Einfluss, den die stetig wachsende Zahl von Touristen auf das Land ausübt, eher geringer. Die Tibeter – den offiziellen Zahlen nach noch immer in der Überzahl, wirtschaftlich und politisch aber unbedeutend – sehen sich in ihrem eigenen Land an den Rand gedrängt. Das starke Wirtschaftswachstum fördert die Dominanz der Chinesen, die auch durch von Peking ferngesteuerte Verwaltung eher unterstützt als gemildert wird. Auch das Bildungssystem drängt die tibetische Sprache ins Abseits, was die Beschäftigungschancen reduziert. Vor allem aber wird damit auch die tibetische Kultur ausgegrenzt. Noch ist die tibetische Kultur und Tradition stark im tibetischen Buddhismus verankert, ein Einfluss, den China seit der Kulturrevolution zu unterbinden versucht und der sich seitdem ständig verringert. Kritiker und auch die Tibeter selbst befürchten, dass die spezifische tibetische Kultur nun durch die Überflutung mit Fremden und fremder Kultur verschwinden wird, ähnlich der Situation in der Mongolei nach dem Eisenbahnbau (ICT 2003, S. 59). Diese Entwicklung wird auch durch den Tourismus aus den westlichen Ländern und China verstärkt.

Noch könnte die angestoßene Entwicklung zur Marginalisierung der Tibeter in ihrem eigenen Land aufgehalten werden. Dazu gibt es konkrete Vorschläge und Konzepte, u. a. von Fischer und der Exilregierung. So fordert Fischer ein Ende der chinesischen „Entwicklungspolitik“, vor allem ein Ende der die Einwanderung fördernden Politik mit wirtschaftlichen Anreizen und Steuererleichterungen für Investitionen in Tibet. Wirtschaftsförderprojekten sollen finanziell und organisatorisch durch tibetische Konsortien gesteuert und auch ausgewählt werden, wobei kleinen angepassten Vorhaben mit nachhaltiger Beschäftigungswirkung der Vorrang zu geben ist. Insbesondere sollen Wirtschaftsförderungen den landwirtschaftlichen Bereich stärken und dort zu einer nachhaltigen Verbesserung der ländlichen Einkommenserzielung beitragen. Echte Autonomie im Sinne von Selbstbestimmung ist dabei der beste Garant für sozialverträgliche und Kultur angepasste Entwicklung.

Auch würden Investitionen in den Bildungsbereich und der Ausbau der medizinischen Versorgung auf dem Land „unten“, d.h. bei der ländlichen tibetischen Bevölkerung, ankommen. Dies wäre nicht nur eine sozial verträgliche Wirtschaftsförderung, sondern eine dringend erforderliche Struk-

turverbesserung. Das Erziehungswesen in Tibet ist in den letzten Dekaden von der Zentralregierung vernachlässigt worden und liegt trotz Verbesserungen noch immer unter dem Niveau vom restlichen China.

Drei Maßnahmen sind für Tibets Zukunft unabdingbar (Fischer 2005 S. 159 ff):

1. Verbesserung der medizinischen Versorgung und Infrastruktur zumindest auf den durchschnittlichen Versorgungsgrad der anderen chinesischen Provinzen, hinter dem die TAR noch weit zurück liegt. Dazu gehören insbesondere die Verringerung der Kinder- und Müttersterblichkeit, der Tuberkuloseerkrankungen und Unterernährung auf durchschnittliche Werte.
2. Ausbau des tibetischen Schulwesens und Erziehungssystems bei Stärkung der tibetischen Sprache und Kultur, Anhebung der Schulbildung auf durchschnittliches chinesisches Niveau, Verringerung des Analphabetentums, Anerkennung der tibetischen Sprache in allen, auch wirtschaftlichen Bereichen, um Benachteiligung von Tibetisch Sprechenden im Wirtschaftsleben sowie bei Beschäftigung im staatlichen Sektor auszugleichen.
3. Kulturell, sozial und ökologisch angepasste Entwicklungsprojekte mit langfristigen Beschäftigungswirkungen für die ländliche tibetische Bevölkerung z.B. Bau kleiner Infrastrukturprojekte (Schulen, Krankenstationen, Wasser- und Energieprojekte) mit Daueraufgaben in Wartung, Unterstützung des lokalen Unternehmertums für Naturprodukte, sowohl des Anbaus wie auch der Veredelung und Vermarktung, z.B. im Bereich der tibetischen Medizin. Der Ausbau des Tourismus gehört nicht zu den geforderten Maßnahmen, denn er hilft, wie gezeigt wurde, den Tibetern wirtschaftlich nicht.

Durch seine exponierte Situation, geographisch wie politisch, ist Tibet sicher ein besonders signifikantes Beispiel für den Einfluss und die Folgewirkungen von staatlich gestütztem Tourismus. Ein Gegenbeispiel ist die Wirtschafts- und Kulturpolitik Bhutans, das weitgehend aus eigener Kraft versucht, seine Wirtschaft und Gesellschaft schonend zu entwickeln u.a. mit Einnahmen aus Tourismus und Wasserkraftwerken, ohne seine Identität aufzugeben. Wie es im Moment aussieht ist dies ein erfolgreiches Beispiel und zugleich ein ermutigendes, weil man sieht, dass die kulturelle Selbstaufgabe nicht zwangsweise an die Verbesserung der Lebenssituation und an die Öffnung für den Tourismus gekoppelt ist. Ein Umsteuern der chinesischen Entwicklungspolitik für die TAR durch die oben beschriebenen Maßnahmen könnte der fatalen Entwicklung eine andere Richtung geben. Aber zu einer solchen Vorgehensweise gehört vor allem auch der politische Wille. Der ist für Tibet nicht in Sicht.

Literatur

- Brunsch, Pai: Chinapur Peking Lhasa Bahn, 18.6.2008, Redaktion chinapur
http://german.china.org.cn/china/archive/tibetchinas2/node_704478.htm
- CIIC „Topographie, Ressourcen und administrative Gliederung Tibets – Mineralien“, 16. 6.2008
in: http://german.china.org.cn/china/archive/tibetchinas2/node_7044478.htm
- CIIC „Tibet kann noch mehr Touristen aufnehmen“, 31.7.2006, in:
<http://german.china.org.cn/german/243386.htm>
- CIIC „Ein unwegsamer alter Pfad und der Traum der Tibeter seit einem Jahrtausend“, 16.6.2006,
in: http://german.china.org.cn/politics/archive/tibet/txt/2006-06/23/content_2245267.htm
- CIIC „Chinas Tibet: Fakten und Zahlen 2005“, 16.6.2008 in:
<http://german.china.org.cn/german/240118.htm>

- CIIC "Chinas Provinzen 2004", 16. 6.2008 in: <http://german.china.org.cn/german/205351.htm>
- DIIR, "Tibet: A Human Development and Environment Report, 2007", Department of Information & International Relations, Dharamshala, in:
<http://www.tibet.net/en/diir/pubs/edi/tib2007/content.html>
- DIIR, "Environment and Development in Tibet a crucial Issue", Dharamshala, 2008 in:
www.tibetgov.net/en
- Fengxia, Dong, "Lhasa Railway Station doing well", China Tibet Informationcenter (CTI)7.1. 2008, in: <http://tibet.cn/en/newfeature/qtrailway/index.htm>
- Fischer, Andrew Martin, "State growth and social exclusion in Tibet", Copenhagen, 2005
- ICT, "Crossing The Line: China's Railway to Lhasa, Tibet", 2003, International Campaign for Tibet, in: <http://www.savetibet.org/documents/document.php?id=34>
- IGFM, „Chinas neue Bahn trägt zur Plünderung Tibets bei“, München 2007 in:
http://www.igfm-muenchen.de/tibet/ftc/2007/Eisenbahn_Bodenschaetze.html
- Kolonko, Petra, „Engere Anbindung Die spektakuläre Bahnstrecke nach Tibet ist fertig“, Frankfurt, Frankfurter Allgemeine Zeitung (F.A.Z) 14.11.2005, Nr. 265, S. 3
- Thierack, Jürgen, „Die Eisenbahn nach Lhasa: Ein Werkzeug des kulturellen Genozids“, München 2006, IGFM in: <http://www.openpr.de/news/106719/Die-Eisenbahn-nach-Lhasa-Ein-Werkzeug-des-kulturellen-Genozids.html>
- Tibet Initiative Deutschland e.V. (TID) „Rundbrief Juni 2008“, Berlin, in: www.tibet-initiative.de/
- TID „Brennpunkt Tibet“, Tibet Initiative Deutschland e.V, Berlin, Aug. 04/2006 sowie 04/2007,
- Zhou, Raymond, "On the Road: Letter from Barkhor Street: The Sichuan shopkeepers tale, China Daily 26.7.2007, in: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2007-07/26/content_5443611.htm

Ulrike Adler, Dipl. Volkswirtin, ehemalige Mitarbeiterin von GESIS-IZ Bonn; bearbeitete u.a. soFid-Veröffentlichungen zu „Politische Soziologie“ und „Bevölkerungswissenschaft“. Seit ihrem Ausscheiden beschäftigt sich mit Tibetkunde an der Universität Bonn.